

**Émile Vivier, président d'honneur de Nord Nature,**

(emile.vivier@wanadoo.fr)

## **LA NOUVELLE AUTOROUTE AMIENS-LILLE-BELGIQUE (?) LES PROBLEMES – LES ALTERNATIVES**

Elle s'appelait au début A 1 bis puis elle a été désignée comme A 24 et maintenant c'est la LAALB : liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique.

Mais malgré les changements de titre, c'est la même. Donc une autoroute de plus dans une région qui comporte le réseau autoroutier le plus dense de France.

**Un débat public officiel a été ouvert** : il a lieu du 30 septembre 2003 au 20 janvier 2004. Dans ce débat public, tous les intéressés peuvent intervenir, soit dans les séances publiques, soit par écrit auprès de la Commission qui est présidée par le Préfet G. Carrère et qui siège à l'Hôtel des Tours, 27 rue des Tours à Lille.

L'ouverture des débats a eu lieu à Lille au Grand Palais le 30 septembre 2003 avec la Commission du débat public au grand complet (6 personnalités) et les représentants de l'Équipement qui ont exposé les projets.

Le, ou plutôt, les projets présentés :

La Direction de l'Équipement a présenté 2 possibilités :

- soit une autoroute nouvelle, en site neuf, entre Amiens et la Belgique, traversant le pays minier à l'est de Béthune et aboutissant à la frontière belge à l'ouest de Lille. Ce tracé est pour l'instant un fuseau et l'itinéraire précis de l'autoroute n'est pas fixé ; dans sa partie centrale le fuseau s'étend presque de Béthune à Arras
- *Ce serait une nouvelle coupure importante dans des zones agricoles et maraîchères avec tous les bouleversements paysagers, écologiques et économiques ruraux qui accompagnerait une telle infrastructure.*
- soit un aménagement des routes nationales existantes à 2 x 2 voies : les RN 41 (Lille-La Bassée), RN 47 (La Bassée-Lens) et RN 17 (Lens-Arras) puis RN 25 (Arras-Amiens par Doullens).

Bien évidemment, les représentants de l'Équipement ont plaidé pour l'autoroute en site neuf qui serait une autoroute concédée donc payée par le concessionnaire.

Cette présentation et ces propositions entraînent nécessairement un certain nombre d'observations, de contestations et de propositions. Je vais donc exposer ci-après mes réflexions sur ces points importants, réflexions qui recourent en grande partie celles de la Fédération NORD-NATURE et qui permettent d'élargir le débat car **il est nécessaire d'avoir une vision globale des problèmes d'aménagement et d'environnement dans le cadre d'un « développement durable et soutenable ».**

## I – Les problèmes globaux et locaux

A Johannesburg, au dernier Congrès mondial consacré à l'environnement, dernier « Sommet de la Terre », notre Président de la République Jacques Chirac, évoquant l'effet de serre et les dérèglements climatiques, a dit « notre maison brûle et nous regardons ailleurs... ». Cette phrase, très forte, a été reproduite par tous les médias internationaux car aujourd'hui, plus personne ne conteste sérieusement les relations entre dégagements de gaz carbonique, effet de serre et dérèglements climatiques. Tout le monde scientifique s'accorde pour reconnaître que les principaux émetteurs de CO<sub>2</sub> sont les véhicules automobiles et transports routiers qui brûlent essence et gazoil (voir annexe 1 pour le Nord-Pas de Calais).

Mais ce qu'a dit J. Chirac est en dessous de la réalité. En effet, c'est pire : ***notre maison brûle et nous jetons de l'essence sur le brasier.***

Nos aménageurs font tout pour augmenter le trafic routier déjà très important dans notre région (voir annexe 2). Car le projet d'A 24 ou LAALB va susciter inmanquablement une telle augmentation donc :

- une augmentation de la consommation de carburant
- une augmentation des dégagements de CO<sub>2</sub>
- une augmentation de l'effet de serre
- une augmentation de dérèglements climatiques

Donc, déjà, ce risque signifie « **NON à l'A 24** » par principe de précaution.

NON ! mais il y a, bien sûr, les embouteillages journaliers sur l'A 1 auxquels il faut remédier. Ces bouchons concernent essentiellement, pour le moment, le tronçon Carvin-Lille car se concentre, à ce niveau, la circulation en provenance ou à destination de Douai et de Lens. Il faut donc, pour cela, envisager des alternatives.

Les alternatives concernent trois moyens à envisager :

- le développement du fer
- l'aménagement des routes existantes
- le développement de la voie d'eau

a/ le développement de la voie ferrée concerne à la fois le trafic voyageurs et le trafic fret. Pour le trafic voyageur régional la solution T.E.R. développée par la région depuis quelques années, toujours en cours d'amélioration, est bonne mais il reste un gros problème non résolu : c'est celui des parkings indispensables à côté des gares. Pour le fret, des solutions nouvelles sont à l'étude.

b/ l'aménagement des routes existantes : cette éventualité n'a été examinée par le projet LAALB que pour le tracé *ouest* et la liaison Arras-Amiens. Mais il faut envisager aussi le tracé *est* : Tournai-Orchies-Douai-Arras.

Ce tracé est emprunterait la N 50 Arras-Douai, puis la D 917 et la D 938 Douai-Tournai par Orchies. A Tournai, cette liaison rejoint les autoroutes belges A 17, A 16 et A 8. Cette voie apparaît donc parfaitement apte à relier Amiens à l'ensemble de la Belgique.

Il est capital de prévoir, pour ces voies le contournement de Lille (*ouest* : Courtrai-Lens- Arras et *est* : Tournai- Douai-Arras), les barreaux de liaison avec Dourges où

vont confluer les voies ferrées et voies navigables, afin d'assurer la multimodalité de la plate-forme en cours d'installation.

c/ l'aménagement rapide de la voie d'eau à grand gabarit.

Cette voie d'eau comprend évidemment le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe dont le projet est déterminé au niveau de fuseau de tracé depuis 6 ans, mais aussi l'aménagement des autres canaux qui sont en relation avec lui. Ces aménagements concernent d'une part l'amélioration des liaisons avec la Belgique où subsistent des goulots d'étranglement, d'autre part le relèvement des ponts sur le canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut afin de permettre le passage des péniches avec, au moins, 2 rangées de containers.

Cette voie d'eau Seine-Nord-Europe, on en parle depuis longtemps mais elle n'avance pas. Si le fuseau est aujourd'hui bien déterminé, **l'avant projet sommaire (APS)** n'est pas décidé. Et pourtant il est urgent de prendre la décision.

D'après une déclaration de Mme Loyola de Palacio, Vice-présidente de la Commission européenne, en charge des transports et de l'énergie, il faut que la France affiche sa détermination en lançant, dès cette année, les études d'avant-projet sommaire, en vue d'une mise en service d'ici 2012. Il semble que ce soit, là, une condition d'obtention de l'aide européenne (d'après Brèves transfrontalières, août 2003, n° 18).

Il est nécessaire ici de rappeler les avantages de la voie d'eau.

- faible consommation énergétique, donc faible production de CO<sub>2</sub> et influence réduite sur l'effet de serre
- importance du transport, non seulement pour les pondéreux, mais actuellement pour les containers (comme les flottes marines)
- rôle capital pour la réduction du trafic routier : 1 convoi (1 pousseur et 2 barges) transporte l'équivalent de 220 camions. C'est autant de moins sur l'autoroute A 1
- régularité, ponctualité et sécurité : la voie d'eau peut assurer le « juste à temps » c'est-à-dire participer au « flux-tendu » avec efficacité puisque les marchandises sont sur les péniches et non dans les hangars et que les livraisons peuvent être assurées dans les délais ; l'exemple de l'usine Toyota de Valenciennes en est l'exemple : les pièces détachées, fabriquées au Japon ou en Afrique du Sud, arrivent par bateaux à Amsterdam ou Dunkerque, puis par péniches ensuite jusqu'au port de Prouvy (à côté de Valenciennes) et sont finalement livrées avec seulement 1 heure de battement.

### Conclusion

Il apparaît indispensable que des voies routières de dissuasion soient aménagées pour éviter aux véhicules de transit de passer par Lille, soit par l'ouest, soit par l'est.

Cet aménagement n'a aucunement besoin d'une voie nouvelle : il faut et il suffit d'aménager les voies anciennes avec les quelques contournements nécessaires.

C'est la solution à la fois rationnelle et raisonnable.

L'autoroute A 1 serait ainsi dégagée dans sa partie surchargée et Amiens pourrait être reliée à la Belgique sans problème.

Il est aussi indispensable que ces voies routières puissent converger vers Dourges, plate-forme multimodale européenne pour assurer son succès.

**Faire l'A 24 (LAALB) serait court-circuiter Dourges, donc apparaîtrait comme un coup de poignard dans le dos de cette plate-forme et aussi du développement durable.**

Développer la voie d'eau, ce n'est même pas penser seulement aux générations futures, mais bien déjà aux générations plus jeunes d'aujourd'hui.

En conséquence nous proposons :

- la mise à 2 x 2 voies de la route Amiens-Arras par Doullens avec contournement de cette ville.
- La mise à 2 x 2 voies des routes de contournement de Lille, entre Arras et la Belgique, à l'ouest comme à l'est :  
Arras-Lens-Courtrai  
Arras-Douai-Tournai
- la réalisation rapide du Canal Seine-Nord-Europe (A.P.S. avant fin 2003)

Ces conceptions assureront à la fois la fluidité du trafic routier et la desserte de la plateforme de Dourges où fer, voie d'eau et routes vont confluer. Une voie autoroutière directe Belgique-Amiens-Paris ou le Havre serait néfaste sinon fatale à Seine-Nord et à Dourges qui sont les voies d'avenir dans le concept de développement durable et sont aussi les bases d'un développement nouveau du Nord/Pas de Calais.

#### Annexes

---

Il est important de pouvoir conforter nos propres idées par des données chiffrées. C'est pourquoi, je rapporte ci-après quelques résultats d'une analyse effectuée par un jeune géographe de l'université de Lille I, Arnaud Bronsart.

#### 1) Emissions de polluants au niveau des voies routières

	CO 2	NO x	Particules
Autoroutes du Nord	1.139.907	8.080	636
Route nationales du Nord	360.593	2.811	209
Autoroutes du Pas-de-Calais	674.352	5.449	372
Routes nationales du Pas-de-Calais	383.732	3.036	221
Totaux	2.558.585 (en tonnes par an)	19.978	1.437

(NB. l'autoroute A 16 n'est pas prise en considération)

## 2) Trafic routier

	Nord/Pas-de-Calais	Francs	% du Nord/Pas-de-Calais/France.
Trafic intrarégional	100.2	1913.08	5.24
Trafic interrégional	57.72	481.47	11.99
Trafic international	95.69	499.37	19.16

(NB. Chiffres en millions de tonnes)

## 3) Densité des réseaux routiers

	Nord/Pas-de-Calais	France
Autoroutes	0.045	0.017
Routes nationales	0.081	0.048
Routes départementales	0.845	0.652

(NB. En km par Km<sup>2</sup>)

Notez la densité très supérieure des réseaux dans le Nord/Pas-de-Calais par rapport à la France

## 4) Infrastructures routières (année 1998)

Type	Nombre Km	% ensemble national
Autoroutes	560	6.6
Routes nationales	1.014	3.2
Routes départementales	10.494	2.9